

Rok 1912.

# Dziennik ustaw państwa

dla

## królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LII. — Wydana i rozesłana dnia 2. lipca 1912.

**Treść:** № 125. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Wiednia (Grossmarkthalle) przez Hainburg do granicy kraju.

### 125.

#### Dokument koncesyjny z dnia 24. czerwca 1912

na kolej lokalną z Wiednia (Grossmarkthalle) przez  
Hainburg do granicy kraju.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia udzielam w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami dolnoaustriackimi Wydziałowi krajowemu żadaną koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu normalnotorowej kolei lokalnej z Wiednia (Grossmarkthalle) przez Hainburg do granicy kraju w myśl postanowień ustawy o koncesach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w dalszym ciągu:

#### § 1.

Co do kolej żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesjonariusz z ulg, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

#### § 2.

Koncesjonariusz ma obowiązek ukończenia budowy koncesjonowanej kolei najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, tudzież oddania gotowej kolei na użytek publiczny i utrzymywania jej w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesji złożyć ma koncesjonariusz na żądanie c. k. Rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji pieniędzy sieroczych.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucję tę za przepadłą.

#### § 3.

Celem wybudowania koncesjonowanej kolei nadaje się koncesjonariuszowi prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyzna się koncesjonariuszowi także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których urządzenie c. k. Rząd uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

#### § 4.

Przy budowie koncesjonowanej kolei i ruchu na niej stosować się winien koncesjonariusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolej żelaznych, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano

w przyszłości. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyłość c. k. Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolej żelaznych.

### § 5.

Transporty wojskowe muszą być przewożone po zniżonych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych obowiązują każdoraznie na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajobrazu i pospolitego ruszenia obu połłów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych tudzież do żandarmeryi i to nietyko w podróżach na koszt skarbu, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyjusz jest obowiązany przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdoraznie obowiązujących przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakież do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871, o przewozie chorych i rannych, przewożonych na rachunek skarbu wojskowego w pozycji leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdoraznie pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdoraznie obowiązujące przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, nabijają dla koncesyjusza mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla koncesyjusza mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do jego wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyjuszu tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, wyposażenia kolej i systemu ruchu.

Koncesyjusz jest obowiązany uwzględniać przy obsadzaniu posad wyłużonych podoficerów c. i k. wojska, c. i k. marynarki wojennej i c. k. obrony krajobrazu w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

### § 6.

Co do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżone stopy taryfowe, obowiązujące dla transportów wojskowych.

### § 7.

Z wyjątkiem wyraźnego zezwolenia c. k. Rządu nie wolno koncesyjuszowi powierzać ruchu na koncesjonowanej kolej osobom trzecim.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesjonowanej kolej i utrzymywania go przez pozostały okres koncesyjny na rachunek koncesyjusza.

W tym przypadku będzie koncesyjusz obowiązany zwracać c. k. Rządowi koszt, rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu.

Warunki tego utrzymywania ruchu będą zresztą unormowane w kontraktie ruchu, który zawrze się z koncesyjuszem.

### § 8.

Koncesyjusz jest obowiązany postarać się o zaopatrzenie swoich funkcyjuszy na przypadek niezdolności do pracy i na starość, oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do zakładu emerytalnego związku austriackich kolej lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego własnej kasie emerytalnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncesyjusza przynajmniej takie same obowiązki, jak wspomniany zakład emerytalny.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesyjusz lub przedsiębiorstwo w jego miejsce wstępujące mieli obowiązek zgłaszać w zakładzie emerytalnym związku austriackich kolej lokalnych, względnie w własnej kasie pensyjnej stałych funkcyjuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcyjuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy wozów, kon-

duktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statut kasy pensyjnej oraz każda jego zmiana podlega zatwierdzeniu Ministerstwa kolej żelaznych.

### § 9.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XXV. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, jest koncesyjusz obowiązany dozwolić c. k. Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami, już istniejącymi lub mającymi w przeszłości powstać, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, by c. k. Rząd mógł, przy swobodnym ustawnianiu taryf, przeprowadzać lub kazać przeprowadzać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

### § 10.

Nadaje się koncesyjuszowi prawo utworzenia za osobнем zezwoleniem c. k. Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która wejść ma w wszystkie prawa i obowiązki koncesyjusza.

Koncessyjuszowi nadaje się prawo wydania akcji pierwszeństwa, idących pod względem oprocentowania i umorzenia przed akciami zakładowymi, aż do kwoty, którą oznaczy c. k. Rząd.

Dydagenta, należąca się akcjom pierwszeństwa, zanim dla akcji zakładowych zaistnieje prawo do dywidendy, nie może być wyznaczona w wyżej kwocie jak  $4\frac{1}{2}$  od sta, przyczem jednak dopłata z dochodów późniejszych lat nie powinna mieć miejsca.

Statuty spółki oraz wzory akcji, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Koncessyjuszowi zastrzega się prawo wpuszczenia częściowych zapisów dłużnych odnośnie do pożyczki pierwszeństwa, która będzie przez niego zaciągnięta, a to pod warunkami, oznaczonymi przez c. k. Rząd; formularze obligacji pierwszeństwa, które będą wydane, wymagają zatwierdzenia ze strony c. k. Rządu.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego, jakoteż imennego, podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wyka-

zanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, łącznie z kosztami zaopatrzenia się w park wozowy oraz na uposażenie rezerwy kapitałowej, oznaczonej przez c. k. Rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, i straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych wydatków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po wybudowaniu kolei miano jeszcze wystawić jakie nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszta do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. Rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, zatwierdzonego przez c. k. Rząd.

### § 11.

c. k. Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesyjowanej kolei po jej ukończeniu i puszczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, straci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostały lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie obliczony w ten sposób średni dochód czysty owszych lat pięciu przedstawia w ciągu pozostałego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wypłacana bez sciagnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznaczy się zarazem rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podług których oblicza się sumę średnią, policzy się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąci go od dochodów. Do pozostałej reszty dolicza się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby zaś wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatków, wówczas uważać się będzie przy

obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, należy doliczyć do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, należy płacić koncesyjuszowi jako wynagrodzenie za wykupioną kolej przez pozostały czas trwania koncesji w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku obrotowego lub gdyby średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała ratie rocznej, potrzebnej na zgodne z planem oprocentowanie i umorzenie pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu na pokrycie policalnych kosztów zakładowych i zabezpieczonych w księgach kolejowych, z doliczeniem raty rocznej, potrzebnej na oprocentowanie kapitału akcyjnego, zatwierzonego przez c. k. Rząd, o ile kapitał ten wydano celem pokrycia kapitału zakładowego kolei, a to akcji pierwszeństwa po  $4\frac{1}{2}$ %, a akcji zakładowych po 4 od sta, oraz na umorzenie wymienionego wyżej kapitału akcyjnego w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej kwoty ryczałtowe w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać koncesyjuszowi podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwu zastrzega się prawo objęcia każdej chwili do zapłacenia z własnych funduszy w miejsce koncesyjusza pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesjonowana kolej, w kwocie, zalegającej jeszcze według zatwierdzonego planu amortyzacyjnego w chwili wykupna; w przypadku tym zniży się należną rentę wykupna

o kwotę, niezbędną na oprocentowanie i umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakoteż ewentualnie o odpowiadającą powyższemu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. ma być doliczony do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyjuszowi w myśl postanowień powyższych punktów, kapitału, równiąjącego się zdyskontowanej według stopy po  $4\frac{1}{2}$  od sta na rok, licząc odsetki od odsetek, wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się samo przez sie rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacji dłużu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolej i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1. do 7., bez dalszej odpłaty własność koncesjonowanej niniejszym kolej, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko wiącymi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu, tudzież używanie kolej, a to ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, kolejy dojazdowe, będące ewentualnie własnością koncesyjusza i jego przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem c. k. Rządu.

9. Postanowienie c. k. Rządu, tyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracji najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta będzie określać następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna, i inne przedmioty majątkowe,

które będą jak przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensji państwa lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;

c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), która państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zaszczeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnym podaniu terminu i miejsca płatności.

10. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby poczawszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości przedmiotów majątkowych, w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesjonariusz jest obowiązany postarać się o to, aby c. k. Rząd mógł w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby koncesjonariusz nie uczynił zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. Rząd miał prawo nawet bez jego zezwolenia i bez interwencji sądowej objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Poczawszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszystkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki, połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie wynikną z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

12. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 9.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach przedmiotach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesjonariusz jest obowiązany oddać c. k. Rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niego w tym celu jeszcze wymagano.

### § 12.

Trwanie koncesji łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesja.

C. k. Rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 16.

### § 13.

Gdy koncesja zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, kolej dojazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, będące ewentualnie własnością koncesjonariusza, jakież rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użycie już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. Rządu stosownie do ich przeznaczenia.

### § 14.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesji jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.) zatrzymuje koncesjonariusz na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniezione lub nabycie z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. Rząd upoważnił koncesjonariusza z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei.

### § 15.

C. k. Rząd ma prawo przekonywania się, czy budową kolei i jej urządzenia ruchu wykonano w wszystkich częściach odpowiednio celowi i surowiennie, tudzież prawo zarządzenia, aby wadom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie, aby je usunięto.

C. k. Rząd ma także prawo oglądania w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie funkcyonariusza, a w szczególności prawo

nadzorowania w sposób, jaki tylko za stosowny uzna, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyonarza, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami.

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. Rząd, także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawująccej zarząd spółki, jakuteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesji lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku takim winien jednak komisarz przedstawić sprawę natychmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapasć ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

Za przepisane nadzorowanie przedsiębiorstwa kolejowego ma koncesjonarz opłacać Skarbowi państwa ze względu na połączony z tem ciężar roczne wynagrodzenie ryczałtowe, którego wysokość

oznaczy Rząd, uwzględniając rozmiar przedsiębiorstwa kolejki lokalnej.

### § 16.

C. k. Rząd zastrzega sobie dalej prawo wydania zarządzeń zapobiegawczych, odpowiadających ustawom, na wypadek, gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniechania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesji lub ustawami, a według okoliczności prawo uznania koncesji za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazne.

Forster wkr.